

TARIEFVERHOGINGEN OPENBAAR VERVOER BEGIN 1985 : DRINGEND EEN ANDERE BELEIDSVISIE NODIG.

1985 is het jaar van het openbaar vervoer in België.
Met de aangekondigde maatregelen van Minister De Croo, zou dat jaar wel eens slecht kunnen beginnen.
Wanneer Minister De Croo het volmachtenbesluit van 30/12/82 toepast, zullen begin 1985 de tarieven van trein, tram en bus in ons land gemiddeld 6% omhoog gaan.

De jongste jaren maken we een versnelde ontmanteling mee van het openbaar vervoer: lagere frequenties, verminkte uurregelingen 's avonds en in de weekends, inkrimping van tram- en buslijnen, afschaffing van treinstopplaatsen...
Naast deze beperkingen in de dienstverlening zullen we binnenkort nog wat meer mogen betalen.
De ondergetekende organisaties, die het gezamenlijk opnemen voor de gebruikers van het openbaar vervoer, nemen deze tendens in de prijs/kwaliteitverhouding niet.

Deze aftakeling heeft verregaande gevolgen op sociaal, economisch en ekologisch vlak.

Sociaal: de mogelijkheid om zich te verplaatsen op een soepele manier, ongeacht het gekozen tijdstip of reisweg, is essentieel voor de uitbouw van een zelfstandig sociaal, cultureel en economisch leven van elk individu.

De tariefverhoging, samen met de inlevering door de niet-indexering van de lonen, beknotten in de eerste plaats de mobiliteitsmogelijkheden van de meest benadeelde sociale groepen.
Dergelijke maatregelen hebben bv. reeds als gevolg gehad dat meer mensen afzonderlijke reiskaartjes kopen, in vergelijking met het aantal meerrittenkaarten. Dit betekent dat heel wat mensen besloten hebben het openbaar vervoer nog enkel okkasioneel te gebruiken.

Economisch: de tariefverhoging van het gemeenschappelijk vervoer enerzijds en de stagnatie van de individuele kosten van het autorijden anderzijds, maken dat de mensen - die het kunnen - teruggrijpen naar de auto.

Nochtans leent het gemeenschappelijk vervoer zich beter tot een rationeler gebruik van infrastructuur en energie, en dus tot de beperking van de vervoerskosten voor de gemeenschap.

Ekologisch: het verhoogd gebruik van het individueel vervoer zal weer aanleiding geven tot een verhoogd energieverbruik en de verdere uitbreiding van de infrastructuur en de verkeersonleefbaarheid in de al zo verzadigde steden en gemeenten.

De verhoging van de tarieven staat in schril contrast met beleidstendenzen in ons land en elders, die al wat meer gebruikersvriendelijk zijn:

De posttarieven: het aantal brieven is de jongste jaren gedaald door de verhoogde tarieven. Om die reden stijgen de prijzen dit jaar niet. De Belgen moeten terug gaan schrijven. De Belgen rijden ook te weinig met het openbaar vervoer (bij het stedelijk vervoer in België ligt het aantal ritten per inwoner en per half jaar half zo hoog als in vele buitenlandse steden).

In Nederland hebben de gemeenten aan de Minister van Verkeer gevraagd de tarieven van het openbaar vervoer te verlagen. Dit is toegestaan. De Nederlandse Spoorwegen zullen in 1985 hun tarieven verlagen.

Op een recente perskonferentie stelde CVP-Senator De Bondt dat het openbaar vervoer niet meer konkurrentieel is met de auto. Hij stelt daarbij verschillende maatregelen voor: dalurentarief, tariefblokkering, groepsrijzen...

We bevestigen tenslotte de hoogdringendheid om de waarheid te verkondigen over de economische kosten, ten einde de verplaatsingen aan de gunstige financiële kostprijs voor de gemeenschap te verzekeren. Terzake zijn de tekorten van de maatschappijen, die de verschillende soorten openbaar vervoer exploiteren, totaal ongeschikt om hun werkelijke kostprijzen te ramen; ze bevatten in het algemeen kosten, die vreemd zijn aan het economisch beheer van het vervoer, welke afzonderlijk zouden moeten worden gecomptabiliseerd.

De daadwerkelijke last, die door de gemeenschap wordt gedragen in de verplaatsing langs de weg, blijft bovendien ruim onbekend. Sommige berekeningen tonen aan dat de last per belastingsplichtige gedragen door de staat, voor de wegen duidelijk hoger zou zijn dan voor het openbaar vervoer. Een aanvaardbare vergelijking kan alleen maar gebeuren op basis van een identiek boekhoudkundig plan dat niet bestaat.

Brussel, 17 december 1984,

Aktiegroep Openbaar Vervoer Gent
Opbouwwerk Pajottenland
Langzaam Verkeer Leuven
Werkgroep Verkeer Antwerpen
Cactus 80 Brugge
Brusselse Raad voor het Leefmilieu